Graupner

Réf. N°**9378**
9378.M

TAXI 2400

Instructions de montage

Pour moteur thermique jusqu'à env. 26 cm3
ou
GRAUPNER COMPACT 650

Un ensemble R/C à 6 voies est nécessaire

Caractéristiques techniques:

Envergure, env.	3970mm
Longueur sans le cône d'hélice, env.	1170mm
Surface alaire, env.	105 dm²
Poids en ordre de vol selon équipement, env.	7400 g.
Différence de calage d'incidence	0 à plus 0,5°

Attention: Ce modèle n'est pas un jouet!
Si vous n'avez encore aucune expérience avec ce genre de modèle motorisé, faites-vous assister par un modéliste expérimenté. Ce modèle peut provoquer des blessures s'il est utilisé sans connaissances préalables. Pensez à la sécurité et à votre santé!

Important! A lire avant de commencer la construction!
Même si vous avez déjà construit de nombreux modèles R/C, veuillez lire attentivement ces instructions et vérifier si les pièces contenues dans cette boite de construction sont complètes. Beaucoup d'efforts ont été faits pour rendre la construction la plus simple possible, sans pour autant nuire à la sécurité.

Conseils pour le film de recouvrement:
En raison des fortes variations climatiques (Température, humidité, etc…) le recouvrement en film plastique peut présenter des petits plis. Ceci est du à la nature de la construction en bois avec ce genre de recouvrement. Il pourra être retendu à l'aide d'un séchoir électrique comme ceux utilisés en modélisme, en procédant comme suit:

Plis :	Chauffer le film et le frotter avec un chiffon doux.
Aile déformée:	Tordre légèrement l'aile dans le sens contraire à la déformation pour détendre le recouvrement et le retendre en appliquant l'air chaud.

Précaution! Ne pas appliquer plus de chaleur que nécessaire. Un fer à repasser trop chaud fera fondre le film et il en résultera un trou!

Ce modèle largement préfabriqué ne nécessite encore que peu de temps pour sa finition. Mais les travaux restants sont importants et devront être effectués avec soin. De leur parfaite exécution dépendront la solidité finale prévue pour le modèle et ses performances de vol; c'est pourquoi il conviendra de travailler avec patience et précision!

Lorsque des vis parker devront être filetées dans du bois, elles seront bloquées contre tout risque de desserrage avec de la colle blanche: injecter la colle dans le perçage et fileter la vis.

Conseils de sécurité et avertissements concernant les modèles d'avions propulsés par un moteur thermique

Avant de tenter la première mise en service, la totalité des instructions de montage et d'utilisation devra être attentivement lue.

Ces conseils de sécurité font partie de ces instructions et devront être soigneusement conservés afin de pouvoir les remettre à l'utilisateur suivant en cas de vente du modèle.

Les modèles d'avions R/C sont des appareils pouvant être dangereux et qui exigent de leur utilisateur une grande compétence et la conscience de sa responsabilité.

Les modèles d'avions motorisés ne conviennent pas aux adolescents en dessous de 18 ans.

Leur utilisation doit se faire uniquement sous les instructions et la surveillance d'un adulte compétent et familiarisé avec les dangers qu'ils peuvent présenter.

L'utilisateur doit être en pleine possession de ses facultés physiques et mentales. Comme pour la conduite des automobiles, le pilotage d'un modèle réduit sous l'effet de l'alcool ou de la drogue n'est pas autorisé.

Les modèles volants R/C doivent être utilisés uniquement dans les conditions prévues par le fabricant, pour le sport et le loisir. Toute autre utilisation est interdite.

Un modèle volant ne peut évoluer correctement que s'il a été construit et réglé conformément aux instructions de montage. Des modifications dans la construction et dans les matériaux utilisés ne sont pas admissibles. Seule une utilisation prudente et responsable évitera de causer des dommages personnels et matériels. Personne ne peut prétendre prendre place dans un avion de tourisme et le piloter sans un apprentissage préalable. Il faut aussi apprendre à piloter un modèle réduit! Vous pouvez vous adresser pour cela à un modéliste expérimenté, vous inscrire dans un club d'aéromodélisme ou dans une école de pilotage. Vous pourrez en outre consulter votre revendeur ou la presse spécialisée sur le sujet.

Respectez scrupuleusement les indications données pour le centrage et les débattements de gouvernes! Le modèle devra être réglé en correspondance.

Ensemble R/C: Assurez-vous que la fréquence que vous utilisez est libre avant de mettre votre émetteur en contact!
Vérifiez souvent votre ensemble R/C, même s'il semble être en parfait état de fonctionnement. Une perturbation peut toujours se produire pour une cause inconnue, sans prévenir! Le modèle devient alors incontrôlable et livré à lui-même! Ne laissez pas votre émetteur sans surveillance pour éviter une manipulation par un tiers. Veillez toujours au bon état de charge des accus, car autrement le parfait fonctionnement de l'installation R/C ne peut être garanti.

Les avertissements donnés devront être impérativement respectés. Leur non-observation peut conduire à de sérieux dommages et dans les cas extrêmes à des blessures graves.

Vous êtes seul responsable de la sécurité d'utilisation de votre modèle et de son moteur.
Si vous avez une question concernant l'utilisation de votre modèle et de son moteur, votre revendeur habituel vous renseignera volontiers.

- **Les hélices et en général toutes les pièces mécaniques entraînées par un moteur présentent un danger de blessures permanent et ne doivent être touchées par aucune partie du corps! Une hélice tournant à haut régime peut par ex. couper un doigt!**

- **Ne vous tenez jamais dans le champ de rotation d'une hélice! Une pièce peut se détacher et être éjectée à haute vitesse avec une forte inertie et vous toucher, ou une tierce personne. Veillez également à ce qu'aucun objet quelconque vienne en contact avec l'hélice en rotation.**

- **Veillez également aux vêtements flottants tels qu'écharpe ou cravate, etc…qui peuvent être aspirés et s'enrouler sur l'hélice.**

- **Avant de faire voler votre modèle, informez tous les passants et les spectateurs sur les possibilités de danger qu'il peut présenter et demandez-leur de se tenir à une distance de sécurité (au moins 5 mètres).**

- **Un modèle volant R/C ne doit être utilisé que par des températures extérieures normales, c'est-à-dire dans une plage comprise entre –5° à +35° C. Les températures extrêmes peuvent conduire par ex. à une modification de la capacité des accus et des propriétés des matériaux.**

- **Le carburant utilisé pour les moteurs modèle réduit est toxique! Ne le mettez pas en contact avec les yeux ou la bouche! Sa conservation devra se faire dans un récipient nettement identifiable et hors de la portée des enfants.**

- **Ne faites jamais tourner un moteur thermique dans un local fermé, tels que cave, garage, etc…car les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone dangereux.**

Faites tourner votre moteur uniquement à l'extérieur!

- **Les colles et les peintures contiennent un solvant qui dans certaines circonstances peut être nocif pour la santé. Observez impérativement le mode d'emploi et les avertissements du fabricant correspondant.**

- **Le carburant utilisé pour les modèles réduits est facilement inflammable et combustible, le tenir éloigné de toute flamme ouverte, d'une chaleur excessive et de toute source quelconque d'étincelles pouvant conduire à une inflammation. Ne fumez pas dans l'environnement direct du carburant ou de ses vapeurs.**

- **Un moteur modèle réduit dégage une forte chaleur en fonctionnant. Le moteur et le silencieux deviennent très chauds et le restent encore un moment après l'arrêt. Ne les touchez pas dans ces conditions sous peine de vous brûler et prenez des précautions en effectuant les réglages! La chaleur du moteur peut aussi provoquer un incendie.**

- **Durant le fonctionnement du moteur, l'échappement évacue non seulement des gaz chauds et toxiques, mais aussi des résidus de combustion également très chauds et liquides pouvant provoquer des brûlures.**

- **Nettoyez le moteur après chaque utilisation. Vidangez le restant de carburant non consommé dans le réservoir et évacuez-le aussi du moteur.**

- **Avant chaque utilisation, vérifiez le modèle et toutes les pièces qui y sont rattachées (par ex. hélice, connexions des gouvernes, etc…) pour détecter une possible détérioration. Ce n'est qu'après avoir remédié à tous les défauts éventuels que le modèle pourra être mis en vol.**

- **Le démarrage du moteur se fera avec un starter électrique. On pourra aussi le démarrer à la main en utilisant par ex. une pièce de bois rond recouvert d'un morceau de tuyau d'arrosage.**

- **Les moteurs modèle réduits produisent en fonctionnement un bruit d'échappement pouvant être largement supérieur à 85 dB (A). Portez éventuellement des protège-tympans. Ne faites jamais tourner un moteur sans silencieux. Même avec un silencieux, le bruit peut déranger le voisinage. Respectez les heures de repos.**

- **L'hélice en rotation d'un modèle posé sur un sol sablonneux peut aspirer du sable ou de la poussière et vous la projeter dans les yeux. Portez des lunettes de protection!**

- **Veillez à ce que le soquet à bougie ou son cordon, ni un autre objet posé sur le sol vienne en contact avec l'hélice en rotation.**

- **Une précaution particulière est à prendre en transportant le modèle avec le moteur en marche; éloignez de vous l'hélice en rotation.**

- **Veillez toujours à ce qu'il y ait une quantité suffisante de carburant dans le réservoir. La contenance du réservoir ne devra jamais être totalement vidée en vol.**

- **Ne survolez jamais de personnes.**

- **Ne volez jamais en direction de personnes.**

- **Tenez-vous à une distance suffisante des habitations; au moins à 1,5 Km à vol d'oiseau. Volez de préférence sur un terrain réservé à un club d'aéromodélisme. Tenez vous également à une distance de sécurité des lignes à haute tension.**

- **Durant le décollage et le processus d'atterrissage, le terrain doit être libre de toute personne non autorisée et d'obstacle mobile.**

- **Un modèle d'avion doit pouvoir être observé en permanence durant le vol pour éviter toute confusion avec d'autres modèles.**

- **Ne faites jamais voler votre modèle sur des voies publiques, les places, les cours d'école, les parcs ou les aires de jeux, etc… et assurez-vous de l'avoir toujours sous votre contrôle.**

- **Pour arrêter un moteur thermique en marche, le carburateur doit être réglé de façon à ce que l'admission d'air soit totalement fermée lorsque le manche des gaz et le levier de trim sont ramenés sur la position du ralenti. Si cela ne suffit pas, pincez la durit d'arrivée du carburant ou déconnectez-la du carburateur. Ne tentez jamais d'arrêter le moteur en freinant l'hélice ou le cône avec la main!**

- **Chaque modéliste doit se comporter de façon à ce que l'ordre et la sécurité publiques, vis-à-vis des autres personnes et des biens, ainsi que l'activité des autres modélistes ne soient pas mis en danger, ni perturbés.**

- **Un modèle réduit volant est comparable à un véritable aéronef pour lequel toutes les dispositions légales doivent être prises; la possession d'une assurance est obligatoire.**

Ces conseils mettent en évidence la diversité des dangers pouvant résulter d'une manipulation incorrecte et irresponsable. Leur observation permettra de pratiquer en toute sécurité ce loisir créatif et éducatif que représente l'aéromodélisme.

Conseils de sécurité importants

Vous avez fait l'acquisition d'une boite de construction avec les accessoires correspondants qui vont vous permettre la réalisation d'un modèle radiocommandé. Le respect des instructions de montage et d'utilisation relatives au modèle ainsi que l'installation, l'utilisation et l'entretien des éléments de son équipement ne peuvent pas être surveillés par la Firme GRAUPNER. C'est pourquoi nous déclinons toute responsabilité concernent les pertes, les dommages ou les coûts résultants d'une mauvaise utilisation ou d'un fonctionnement défectueux. Tant qu'elle n'y a pas été contrainte par le législateur, la responsabilité de la Firme GRAUPNER n'est aucunement engagée pour les dédommagements (incluant les dégâts personnels, les cas de décès, la détérioration de bâtiments ainsi que le remboursement des pertes commerciales dues à une interruption d'activité ou à la suite d'autres conséquences directes ou indirectes) provenant de l'utilisation du modèle.
L'ensemble de sa responsabilité est en toutes circonstances et dans chaque cas strictement limitée au montant que vous avez réellement payé pour ce modèle.

L'utilisation du modèle se fait uniquement aux risques et périls de son utilisateur. Seule une utilisation prudente et responsable évitera de causer des dégâts personnels et matériels.

Avant la première utilisation du modèle, vérifiez si votre assurance personnelle couvre ce genre de risques. Contractez le cas échéant une assurance spéciale pour l'utilisation des modèles réduits radiocommandés.
En cas de revente du modèle, ces conseils de sécurité devront être impérativement remis à l'acheteur.

Conditions de garantie

La garantie comprend la réparation gratuite ou l'échange des pièces présentant un défaut de fabrication ou de matière pendant une durée de 24 mois, à compter de la date de l'achat. Toutes autres réclamations sont exclues. Les frais de transport et d'emballage sont à la charge de l'acheteur. Nous déclinons toute responsabilité pour les détériorations survenues au cours du transport. Le retour au Service-après-Vente GRAUPNER, ou du Pays concerné doit être accompagné d'une description du défaut constaté et de la facture correspondante avec la date de l'achat. Le bénéfice de la garantie sera perdu lorsque le défaut de la pièce ou du modèle sera dû à un accident, à une manipulation incorrecte ou à une mauvaise utilisation.

Les points suivants devront être impérativement observés:

- Avant de faire voler votre modèle, assurez-vous du parfait fonctionnement de l'installation R/C ainsi que du branchement correct et ferme de tous les connecteurs.
- Les accus devront être rechargés et la portée de l'installation R/C devra être vérifiée. En particulier, les accus d'émission et de réception devront être rechargés avant chaque séance de vols.
- Assurez-vous que la fréquence que vous utilisez est libre. Ne volez jamais lorsque vous n'êtes pas sûr qu'elle n'est pas déjà occupée.
- Observez les conseils et les indications donnés dans les instructions d'utilisation de votre ensemble R/C et de ses accessoires.
- Veillez à ce que les servos puissent se déplacer sur la totalité de leur course, sans limitation mécanique.
- Les accus ne devront pas être mis en court-circuit.
- Retirez tous les accus du modèle durant son transport et lorsqu'il n'est pas utilisé.
- N'exposez pas le modèle à une trop forte humidité, à une chaleur ou un froid intensifs, ainsi qu'aux salissures.
- Protégez le modèle et les éléments R/C contre tout risque de détérioration et de déplacement durant le transport.

Vérifications avant le départ

Avant chaque utilisation, vérifiez le fonctionnement correct et la portée de l'installation R/C. Pour cela, mettez l'émetteur en contact et ensuite la réception. Ne déployez pas l'antenne télescopique de l'émetteur. A une certaine distance du modèle, vérifiez si toutes les gouvernes fonctionnent correctement et si elles débattent dans le bon sens.
Répétez cette vérification avec le moteur en marche en faisant tenir le modèle par un aide.
Pour les premiers essais d'un modèle volant, il est toujours préférable d'avoir un aide expérimenté à ses côtés qui effectuera les vérifications et assistera les premiers vols.

Entretien:

- Nettoyez le modèle après chaque utilisation. Nettoyez les salissures également sur l'hélice. Nettoyez le modèle et les éléments R/C avec un produit adapté; informez-vous pour cela auprès de votre revendeur.
- Lorsque le modèle ne devra pas être utilisé pendant longtemps, toutes les pièces en mouvement devront être nettoyées et à nouveau lubrifiées.

Conseils pour les assemblages du modèle

- Veuillez lire et étudier les instructions de montage absolument jusqu'à la fin avant de commencer les assemblages du modèle.
- Veillez aux dangers possibles avec l'utilisation des outils.
- **Pour la version électrique :** Utilisez des fils d'une section suffisante pour les courants de forte intensité.

- Disposez le fil d'antenne de réception le plus éloigné possible des conducteurs de courant de forte intensité (au moins à 3cm).

Accessoires supplémentaires nécessaires
Moteur et accessoires

Moteur Réf. N°	Cylindrée cm3	Silencieux Réf. N°	Hélice Réf. N°	Coude d'échappement Réf. N°
OS MAX 160 FX **1923**	26,23	**1839.33**	38x20 cm **1318.38.20**	Non nécessaire
OS MAX FS 120 SURPASS **1886**	19,96	**1886.33**	36x15 cm **2960.36.15**	Fourni avec le silencieux
OS MAX FS 120 SURPASS-E **1848**	19,96	**1886.33**	36x15 cm **2960.36.15**	Fourni avec le silencieux
OS MAX FT-160 **1412**	2x13,26	**2x1599.33**	45x20 cm **2960.45.20**	**1001.145** 2 x nécessaires
Moteur à essence G 26 **1903**	26	**1556**	45x20 cm **2960.45.20**	**1556.2** avec durit Téflon **1556.3** et pinces à ressort **1556.4**

Ensemble R/C:
Il faut disposer d'au moins 6 voies et de 8 servos. L'émetteur devra en outre être équipé si possible d'un système d'inversion de course des servos.
Les systèmes à micro-ordinateur à partir de mc-22 à mc-24 sont particulièrement conseillés. Des servos de dimensions normales pourront être utilisés.
L'utilisation d'un accu de réception SANYO 4KR-1800 SCE, Réf. N°3201 est conseillée, lequel devra être bien entretenu avant et après chaque séance de vol, c'est-à-dire chargé plusieurs fois jusqu'à l'atteinte de la capacité indiquée, puis à nouveau déchargé.

Pour la liaison des deux servos d'ailerons avec le récepteur, deux filtres antiparasites, Réf. N°1040 seront nécessaires, ou deux noyaux en ferrite Réf. N°98516 avec deux cordons de rallonge, Réf. N°3935.11.

Cordons de rallonge nécessaires :

Servos	Qté	Réf. N°
Servos d'ailerons	2 Pièces	3935.50
Servos de volets d'atterrissage	2 Pièces	3935.18
Servos de profondeur	2 Pièces	3935.105
Servo de gaz	1 Pièce	3935.32

Colles:
Colle epoxy, par ex. UHU plus schnellfest, réf. N°9 62
Colle epoxy, par ex. UHU plus endfest 300, Réf. N°9 50
Colle blanche, par ex. UHU coll, Réf. N°958.60
UHU hart, par ex. Réf. N°534
Colle-seconde, par ex. Réf. N°5821
Freine-filet, par ex. Réf. N°952

Accessoires de terrain (Non fournis):
Carburant avec huile synthétique, selon le moteur utilisé
Filtre à carburant, par ex. Réf. N°1650.1
Durit à carburant, par ex. Réf. N°1643
Pompe à carburant à main, par ex. Réf. N°1610
Batterie de démarrage avec soquet à bougie, par ex. Réf. N°3252
Starter électrique, par ex. Réf. N°1628
Batterie de starter, par ex. Réf. N°2592

Accessoires pour les moteurs à essence (Non fournis)
Carburant (Voir dans les instructions d'utilisation du moteur)
Filtre à carburant, par ex. Réf. N°1646
Durit à carburant, par ex. 1325.2
Pompe à carburant, par ex. Réf. N°6870

Outillage nécessaire (Non fourni):
Différents tournevis (Cruciformes), des pinces à becs pointus, des pinces plates, des pinces coupantes, un couteau à balsa ou une lame de rasoir, un jeu de forets, une clé à bougie universelle, des pinces à contre-couder, Réf. N°5732, un fer à s ouder, un crayon ou un feutre.

Les assemblages du TAXI 2400

Commencer les assemblages lorsque vous serez d'abord familiarisé avec les pièces et les différents stades de montage. Si l'une des pièces fait l'objet d'une réclamation, consultez votre revendeur de même avant de commencer les assemblages.

Les deux panneaux d'aile
Les travaux se limitent au montage des servos dans les panneaux d'aile et à la fixation des charnières des volets d'atterrissage.
Couper un bras des palonniers de servo fournis avec des pinces coupantes et les poncer ; voir la photo.

Tâter avec les doigts les ouvertures dans les planchettes de servo à proximité des nervures d'emplanture et découper le film de recouvrement avec la panne d'un fer à souder chaud. Les cordons de servo pourront maintenant y être introduits.

Placer les servos en position neutre ; pour cela, mettre provisoirement l'installation R/C en service, connecter les servos et l'accu de réception avec le cordon interrupteur sur le récepteur, mettre en contact l'émetteur et la réception et placer les leviers de trim en position milieu.
Les servos se trouvent maintenant en position neutre.
Fixer les servos sur les blocs de fixation avec les vis fournies parmi leurs accessoires. Pour cela, insérer les passe-fils en caoutchouc et les œillets en laiton avec leur collerette en dessous dans les pattes des servos. Les œillets serviront de gabarit pour percer les avant-trous pour les vis de fixation. Les œillets pourront être enfilés sur un tournevis adapté pour faciliter leur introduction dans les passe-fils.

Enfiler maintenant les cordons de servo dans les panneaux d'aile en attachant un cordonnet juste derrière la prise. Chaque cordon de servo sera prolongé avec un cordon de rallonge et les connecteurs seront fixés contre tout risque de déconnexion, par ex. avec un morceau coupé dans la gaine thermo-rétractable fournie.

Placer les planchettes de fixation dans l'ouverture des panneaux d'aile de façon à ce que le palonnier des servos soit orienté vers le bord marginal.

Fixer chaque planchette de servo avec quatre vis parker après avoir percé les avant-trous correspondants.

Les guignols de gouverne seront fixés sur les volets d'ailerons de façon à ce que la tringlerie soit parallèle au servo et que le point de connexion sur le guignol corresponde avec le point d'articulation du volet. Percer les trous correspondants pour les vis de fixation dans les volets d'ailerons et les fixer dans la bonne position avec quelques gouttes de colle-seconde.

Fixer les guignols sur les volets d'ailerons avec les vis à tête cylindrique (M2x30) et les contre-plaques.
Régler la longueur des guignols de façon à ce que le point de connexion de la chape se trouve à env. 20mm au-dessus de la surface du volet.
Après la fixation des guignols, couper la partie dépassante des vis avec des pinces coupantes et les limer au ras de la contre-plaque, de même que la vis six pans M3 du guignol.
Les tringleries d'ailerons se composent chacune d'une chape M3, d'une chape M2,5 et d'une tringlerie filetée M2,5. La longueur des tringleries est donnée par la position du servo et du guignol.

Visser une chape M2,5 sur la tringlerie filetée (M2,5x80) et la connecter sur le palonnier du servo. Connecter la chape M3 sur le guignol de gouverne, marquer la longueur de la tringlerie avec la gouverne et le servo en position neutre et la couper en correspondance.
Glisser la chape M3 sur la tringlerie et la souder avec celle-ci.

Pour les volets d'atterrissage, on procédera comme avec les volets d'ailerons, sauf que le guignol de gouverne sera collé sur la face frontale des volets et que les charnières seront montées comme montré sur les photos.
Lors du montage des servos sur les planchettes, veiller à ce que le palonnier du servo ne dépasse pas hors de la planchette, mais qu'il soit incliné vers l'intérieur.

La prochaine étape consistera au montage des charnières. Pour cela, fixer les volets sur l'aile avec du ruban adhésif (**Important :** les volets doivent se trouver en position neutre, plutôt en sens un peu négatif vers le haut). Aligner les charnières le long d'un réglet comme montré sur la photo, reporter les trous de fixation sur l'aile et les percer ; trois charnières seront montées par volet. La position des volets est donnée par les renforts en bois dans ceux-ci et dans l'aile.

La position des guignols de gouverne est donnée par celle des servos dans l'aile. Percer un trou de ϕ 6mm à l'emplacement correspondant (au milieu de la face frontale). Visser les guignols en aluminium jusqu'à ce que le trou de connexion soit à 11mm au-dessus de la surface du volet.

Confectionner les tringleries comme il a été décrit pour celles des ailerons. Le palonnier des servos et la tringlerie devront être réglés de façon à ce que les volets puissent être braqués sur le débattement maximal.
Fixer maintenant les servos dans l'aile au moyen des supports de servo. Connecter la chape de la tringlerie sur le guignol des volets et la régler de façon à ce que le servo s'arrête avec les volets rentrés pour ne pas consommer inutilement de courant.

Montage des servos dans les panneaux du stabilisateur
La fixation des servos dans les panneaux du stabilisateur se fait de la même façon que dans les panneaux d'aile.
Tâter avec les doigts les ouvertures pour les supports de servo et découper le film de recouvrement avec la panne d'un fer à souder chaud.
Monter les servos dans les supports, confectionner les tringleries et fixer les supports dans les panneaux du stabilisateur.

La position des guignols est donnée par celle du palonnier du servo, comme il a déjà été décrit pour les panneaux d'aile.
Les guignols seront montés de façon à ce que le point de connexion de la chape et le point d'articulation de la gouverne correspondent.
Monter les guignols et les tringleries comme montré sur les photos suivantes.

Coller un écrou moleté M6 dans chaque panneau pour la fixation du stabilisateur. Régler la fourche et le crantage de la fixation de façon à ce qu'avec le stabilisateur monté, la nervure d'emplanture des panneaux soit serrée contre le fuselage.

Collage de la dérive
Le film de recouvrement devra être découpé pour introduire la dérive dans son logement. Tâter l'ouverture avec les doigts et utiliser un fer à souder, comme il a déjà été décrit.
Glisser le plan fixe de la dérive dans son logement et reporter dessus le contour du fuselage avec un crayon feutre.

Découper le film de recouvrement sur une surface un peu plus faible que celle délimitée, pour mettre le bois à nu.

Enduire de colle le plan fixe et l'introduire dans le logement du fuselage ; de la UHU coll ou de la UHU endfest pourront être utilisées. Veiller à ce que le plan fixe soit collé bien verticalement et le fixer avec des épingles jusqu'à la prise de la colle.

Montage de la roulette de queue
Le support de la roulette de queue est fixé sous le fuselage avec deux vis parker à tête cylindrique, comme montré sur la photo.

La commande de la roulette de queue se fait par deux câbles en acier. Percer et limer deux boutonnières dans le fond du fuselage comme montré sur la photo cotée et y coller deux guides en gaine plastique pour les câbles.

Sertir deux câbles en acier sur le palonnier de la roulette de queue et sur les guignols de la gouverne de direction comme montré sur les photos, puis souder les extrémités devant et derrière les petits tubes de sertissage en aluminium. Les deux guignols de la gouverne de direction seront fixés sur celle-ci avec trois vis M2 et trois écrous nylstop.

Les câbles venant de la gouverne de direction et de la roulette de queue seront réunis sur une chape devant le servo.
Fixer le récepteur, l'accu de réception et l'accu pour l'allumage (avec un moteur à essence) sur la planchette, comme montré sur la photo.

Montage du train d'atterrissage
Fixer les jambes du train d'atterrissage sous le fuselage avec les vis fournies en les bloquant avec du freine-filet.

Percer le trou pour l'axe dans les carénages de roue (veiller à obtenir un carénage droit et un gauche).

Un trou de ϕ 4mm devra être percé dans le côté extérieur et un trou de ϕ 8mm dans le côté intérieur.
Coller maintenant les renforts en bois dans les carénages de roue.

Après la prise de la colle, les carénages, les roues et les axes de roue pourront être montés sur les jambes du train d'atterrissage.

Introduire les axes de roue dans les carénages de façon à ce que le six pans repose sur le renfort en bois. Marquer la longueur de l'axe de roue ; il doit dépasser du côté extérieur sur env. 1,5mm.

Glisser maintenant la roue entre deux bagues d'arrêt sur les axes dans les carénages ; pour cela, les carénages devront être légèrement pressés au travers des trous.

Les axes de roue pourront maintenant être vissés sur les jambes du train d'atterrissage en bloquant les écrous avec du freine-filet.

Montage du moteur thermique
Seul le montage du moteur à essence G 26 sera indiqué ici, mais la façon de procéder est la même pour les autres moteurs.
Placer le moteur sur le bâti ; veiller à ce que la distance entre la face arrière du bâti-moteur et le plateau d'hélice soit d'env.156mm. Reporter les trous de fixation sur les bras du bâti-moteur et les percer ensuite en correspondance des vis de fixation.

Fixer le moteur sur les bras du bâti avec les vis fournies.

Placer le bâti-moteur sur le couple avant du fuselage de façon à ce que milieu du moteur corresponde avec le marquage sur le couple.
Dans cette position, reporter les trous pour les vis de fixation sur le couple et les percer au diamètre correspondant des perçages dans le bâti-moteur.
Il est aussi possible de fixer le moteur avec les absorbeurs de vibrations, Réf. N°6853.5 en perçant les trous en correspondance dans le couple avant.

Le servo de gaz pourra être fixé soit dans le fuselage, soit sur le couple avant directement derrière le moteur (voir les photos suivantes).

Une vis BTR M3 pourra être filetée dans le levier du carburateur, comme montré sur la photo de droite et par laquelle le clapet du starter sera fermé pour l'aspiration de l'essence ; il sera ouvert par une courte donnée de gaz avec l'ensemble R/C.
Fixer le silencieux et le coude d'échappement sur le moteur avec les vis BTR fournies. Le silencieux sera relié au coude d'échappement au moyen d'une durit en Téflon et de pinces à ressort . Percer et limer les ouvertures correspondantes dans le capot-moteur pour le silencieux, le pointeau, etc…

Le capot-moteur sera fixé sur le fuselage, au dessus et en dessous des entrées d'air avec des vis parker à tête cylindrique.

Assemblage et montage du réservoir
La capacité du réservoir dépendra du moteur qui sera monté. Avec le moteur à essence G 26, assembler et monter le réservoir fourni avec les durits correspondances. Avec un moteur au méthanol, un réservoir d'une capacité un peu plus grande illustré ci-dessous sera installé.
Connecter une longueur de durit silicone sur le plongeur du réservoir ; couper sa longueur de façon à ce que le plongeur puisse se mouvoir **sans** se bloquer à l'intérieur du réservoir. Chauffer légèrement les tubes en plastique libres avec un séchoir électrique ou un briquet pour pouvoir les courber facilement. L'un des tubes sera orienté vers le bas pour le remplissage du réservoir et l'autre vers le bas pour servir de trop-plein lors du remplissage.
Monter maintenant le bouchon du réservoir et le bloquer avec la vis à tête cruciforme. Il est important que la vis soit suffisamment serrée afin que le réservoir soit étanche. Ceci pourra être contrôlé en plongeant le réservoir rempli d'air dans de l'eau ; le réservoir est étanche lorsque aucune bulle d'air ne monte à la surface.
Connecter une longueur de durit silicone sur chaque tube. Repérer maintenant les trois durits (Alimentation, remplissage et trop-plein) avec un crayon feutre.
Introduire maintenant le réservoir dans le fuselage par l'assise de l'aile de façon à ce que les trois durits passent par l'ouverture dans le couple avant.
Pour empêcher le réservoir de glisser vers l'arrière en vol, coller deux traverses en bois entre les flancs du fuselage.

Raccordement des durits du réservoir
Connecter la durit silicone du plongeur sur la prise du carburateur et la durit de trop plein sur la prise de pressurisation du silencieux. Percer un trou de ϕ 5mm sur le côté droit du capot-moteur ; la durit de remplissage sortira ultérieurement par ce perçage et sera obturée par un embout de fermeture, Réf. N°140.

Positions du récepteur, de l'accu de réception et de l'interrupteur
Installer le récepteur, l'accu de réception et l'interrupteur dans le fuselage comme montré sur la photo.

Assemblage du TAXI 2400
Assembler les panneaux d'aile au moyen du fourreau de jonction en aluminium.
Pour le raccordement des deux servos d'ailerons sur le récepteur, il est conseillé de connecter un cordon de rallonge de 100mm de longueur sur les sorties de voie correspondantes (2 et 5).
Connecter le cordon des servo sur les cordons de rallonge, placer l'aile dans l'assise profilée et la fixer sur le fuselage avec les quatre vis métalliques. Serrer juste suffisamment les vis pour que l'aile soit bien immobilisée sur le fuselage.
Monter le stabilisateur sur le fuselage au moyen du tube d'aluminium de façon à ce que la fourche s'engage dans le crantage de la fixation ; régler celle-ci afin que les deux panneaux du stabilisateur soient serrés contre le fuselage.

Centrage du TAXI 2400
Soutenir le modèle, à droite et à gauche du fuselage, avec le réservoir vide à env. 120 à 125mm derrière le bord d'attaque de l'aile. Avec un centrage correct, le modèle doit se tenir en équilibre sur ce point, le nez du fuselage penchant légèrement vers le bas. Le centrage correct sera obtenu si nécessaire par le collage d'un lest en plomb. Avant le premier vol, toutes les gouvernes devront être mises en position milieu (position neutre) avec les trim sur l'émetteur.

Débattements des gouvernes

Ailerons	30mm vers le haut et 28mm vers le bas
Profondeur	25mm vers le haut et vers la bas
Direction	50mm vers la droite et vers la gauche

Volets d'atterrissage et profondeur pour l'atterrissage :
Volets max. = 60°, Profondeur à cabrer 6m

Ces débattements de gouverne sont seulement ceux conseillés et ils pourront être adaptés aux besoins personnels.

Il est conseillé de régler dans l'émetteur une valeur d'exponentiel de 35%.

Important :
Lors du montage des tringleries, veillez à ce qu'elles puissent se mouvoir librement sur toute la course du servo, incluant le trim, sans être limitées mécaniquement.
En déplaçant le manche de commande de direction vers la droite, la gouverne de direction doit se braquer vers la droite (et vers la gauche, à gauche). En tirant le manche de commande de profondeur vers l'arrière (à soi), la gouverne de profondeur soit se soulever (et en la poussant vers l'avant, s'abaisser). En déplaçant le manche de commande des ailerons vers la droite, le volet droit doit se soulever et le gauche s'abaisser. En poussant le manche de commande des gaz en avant, le moteur doit tourner à plein gaz avec le carburateur entièrement ouvert.
Il est conseillé de commander les volets d'atterrissage par un curseur linéaire avec lequel la course pourra être programmée du côté émetteur.
Il nous reste maintenant à vous souhaiter beaucoup de plaisir avec les vols de votre TAXI 2400 !..

Votre équipe ***Graupner*** !

GRAUPNER GmbH & Co. KG D-73230 KIRCHHEIM/TECK, ALLEMAGNE
Sous réserve de modifications! Nous ne sommes pas responsables d'éventuelles erreurs d'impression ! 06/2005
Fabriqué au Vietnam